m2

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 AÑO 2 - Nº 90
SABADO 21 DE OCTUBRE DE 2000

■ **Reportaje**
Eduardo Jozami, subsecretario de Vivienda de la Ciudad

■ **La ciudad**
Una nueva oportunidad para el Sur, **por el Arq. Pedro C. Sonderéguer**



UNIDOS POR ABAJO

Las obras de ampliación de la red de subterráneos prometen reactivar zonas de la Capital que quedarán directamente vinculadas al centro y entre sí. La instalación de equipos de ventilación podrá atraer más público hacia ese tipo de transporte, con efectos además sobre la descongestión del tránsito.

Rafael Yohai

La hora del sur

m² Por Pedro C. Sonderéguer *

Una cierta percepción de Buenos Aires (sin duda ya olvidada) ubicó, durante mucho tiempo, el sur de la ciudad hacia Adrogué, Mármol, Turdera, un área vecina al campo, pero todavía urbana, que de alguna manera era el par –más sencillo y más criollo– de Belgrano: más dotada de viejas casas de una planta, mirador, galería y menos palacetes de techos de pizarra, balaustradas, mansardas (para no mencionar otras glorias). Lo que aquí importa es el singular territorio que esa imagen reconocía y, de alguna manera, mantenía vivo: una ciudad que se extendía, parejamente, sobre las dos orillas del Riachuelo, conservaba una memoria de caminos de tierras altas (de *Las delicias* al *Ditzie*) y reconocía los mismos elementos de su forma urbana –quintas, molinos de viento en jardines rodeados de altos paredones, caballerizas–.

Una ciudad que ignoraba el cisma del '80, situaba su centro en el antiguo núcleo funcional y su eje en el Riachuelo. Imagen que se sostiene hoy, inesperadamente, por una acumulación de hechos relativamente recientes más que por la verosimilitud de una memoria parcial y quizás discutible. Si hoy es posible referirse a la unidad del territorio urbano de la cuenca del Riachuelo-Matanza es, sobre todo, por la renovada vitalidad del área.

Se afianzan en estos días las instituciones de alcance y sentido metropolitano (Comité de Cuenca, Ceamse, Corporación del Sur), se consolida un arco de universidades nacionales en el primer anillo suburbano (Quilmes, Lanús, La Matanza), crece la actividad portuaria en la desembocadura del Riachuelo y, al calor de un creciente interés por las condiciones del lugar (extensas áreas vacantes, infraestructura de transporte subutilizada, grandes equipamientos urbanos de alcance regional, bajo costo de la tierra), se multiplican los estudios, proyectos y emprendimientos sobre el territorio. Un encuentro interdisciplinario desarrollado a comienzos de mes en la Universidad Nacional de Lanús (Jornadas de Desarrollo Sustentable de la Cuenca del Riachuelo-Matanza, ver **m²** del 14/10/2000) elaboró las siguientes conclusiones:

◆ Se concibe la Cuenca del Riachuelo-Matanza como eje vertebrador de gran potencialidad para el Area Metropolitana de Buenos Aires, una oportunidad de desarrollo social, económico y ecológico capaz de recuperar las potencialidades del conurbano sur.

◆ Esta oportunidad tiene en un posible corredor intermodal de transporte y movilidad (Dock-Sud/Aeropuerto de Ezeiza) una meta central para su rol regional.

◆ Para aprovechar esta oportunidad debe concebirse un Proyecto Integral de Desarrollo. En la línea de un modelo integral de sustentabilidad social y ambiental, debe enfatizarse la unidad de cuenca, en toda su extensión territorial y temática, superando las gestiones jurisdiccionales parciales o fragmentarias.

◆ El manejo integral de esta cuenca requiere de una decisión política que garantice su continuidad, y promueva un tejido amplio de participación del sector privado, las entidades intermedias e instituciones del conocimiento.

◆ Un programa de desarrollo productivo basado en conceptos innovadores de "asociatividad" y creación de "cadenas de valor", fortaleciendo a las pymes, debe basarse en experiencias locales, impulsando políticas de capacitación al sector empresario, en la línea de experiencias como las desarrolladas por el IDEB (Instituto de Desarrollo Empresario Bonaerense).

Si hoy se perciben las consecuencias jurisdiccionales de la federalización de Buenos Aires como resultados no deseados de enorme impacto (en el régimen de propiedad, en el sistema económico, en la gobernabilidad urbana), puede decirse que la fuerza del sustento territorial y el peso histórico de la ciudad heredada se hacen sentir en la unidad de hecho de la cuenca, más allá de las divisiones jurisdiccionales. En estos mismos días, como en un eco de aquella antigua unidad, los diarios anunciaron el remate de uno de los últimos cascos de estancia construidos a fines del XIX: el "castillo" de la estancia San Carlos, de la familia Guerrero, sobre la Ruta 210 hacia el sur, a menos de una hora (en auto) de la iglesia de Santa Felicitas.

** Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

PROYECTO DE VENTILACION Y AMPLIACION DE L

Las obras del

La extensión de la red de subtes genera expectativas en los barrios que se integrarán, de esa forma, al resto de la ciudad. Pero no sólo por la valorización inmobiliaria, sino también por la actividad que dinamiza a su alrededor. Por otra parte, las obras de ampliación y ventilación constituyen hoy casi la excepción a la ausencia de obras públicas.

m² Por Liliana Sánchez

Después de décadas de desinversión en el transporte subterráneo de Buenos Aires están próximas a iniciarse las obras correspondientes al túnel de la sexta línea de subtes, denominada H, que unirá Pompeya con Retiro. Contar con una estación de subte cerca siempre fue un estímulo para los negocios inmobiliarios, y más aún cuando se trata de barrios alejados del centro. Por su parte el subte, como integrante del sistema de transporte urbano, ofrece ventajas comparativas por ser un medio rápido, seguro y menos contaminante para desplazarse dentro de la ciudad. Además tiene un efecto multiplicador importante, porque genera otros negocios y actividades a su alrededor.

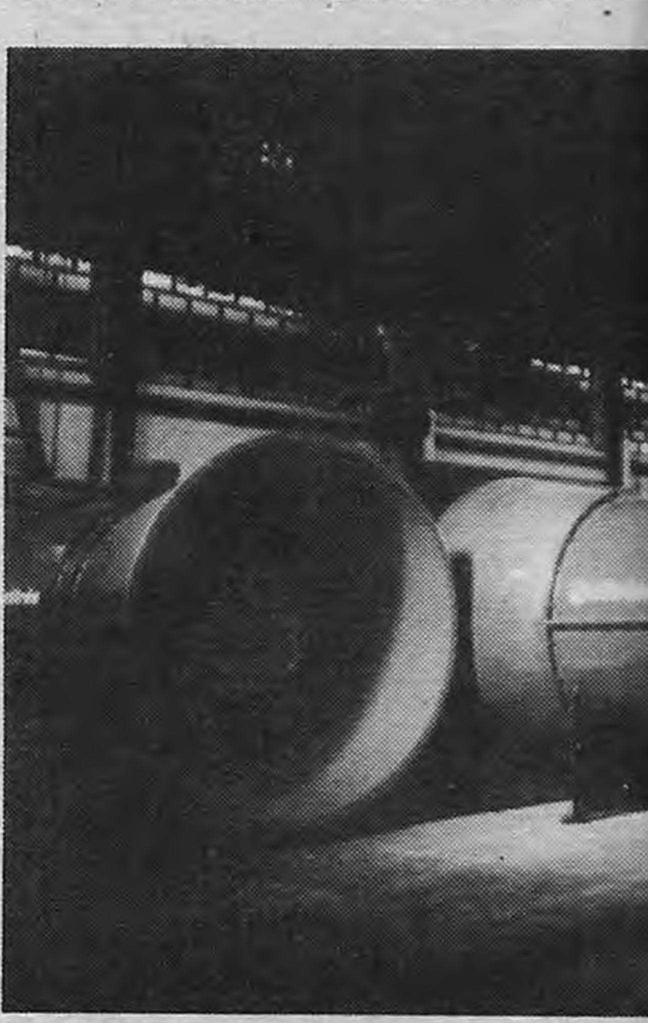
El trazado de la línea H recorrerá 11 km y se resolvió construirla por etapas, empezando por el tramo sur que unirá Once con Parque Patricios y que incluirá seis estaciones, la última de las cuales se llamará probablemente Hospitales, porque estará ubicada en las proximidades del Hospital Churruca. Las obras fueron adjudicadas, a través de licitación pública, al grupo Dycasa Argentina y Dragados Españoles, quienes a partir de enero próximo (cuando estiman que comenzarán los trabajos) tienen un plazo de 40 meses para terminarlas.

Ya está en marcha la ampliación de la línea B (Leandro N. Alem-Federico Lacroze), para llegar hasta Villa Urquiza y totalizar así 4 km más. También se prevé la prolongación de la línea E (Plaza de los Virreyes-Bolívar), que en un recorrido de 2 km y 3 estaciones comunicará la Plaza de Mayo con Retiro, y así descongestionará el actual tránsito que por ahora se concentra en la línea C (Constitución-Retiro).

La que ha quedado postergada, al menos en cuanto a sus perspectivas de expansión, es la línea A, que sigue cubriendo el trayecto Primera Junta-Plaza de Mayo. Y estará así, sin proyectos para alargar su recorrido, por tres años más. "La posibilidad de ampliarla hasta Flores es un proyecto histórico de Subterráneos, pero no se puede en estas condiciones; es necesario modernizar la flota, la energía eléctrica, las señales, las vías", dice el Ing. Alejandro Nazar Anchorena, presidente de Subterráneos de Buenos Aires.

Esta fue precisamente la línea pionera que comenzó a circular en 1913, inaugurando el sistema de subtes no sólo en Buenos Aires, sino también en Latinoamérica. Por esas idas y vueltas burocráticas y organizativas, éste es el único subte que quedó en la órbita de la Nación, y hoy es la Administración Nacional la que está a cargo de las tareas de mantenimiento y renovación. No obstante, se intentará revertir esta situación el año próximo para que pase a depender del Gobierno de la Ciudad, como el resto de las líneas.





■ Parte de los equipos de ventila
para la colocación de equipo de i

Aire: ***La instalación de los ventiladores demandará, aproximadamente, dos meses. La temperatura se reducirá en 7 grados centígrados en relación con el exterior.***

Más obras para más pasajeros

La respuesta del público usuario ante el avance del subte ha sido muy favorable. Entre 1993 y 1998 la venta de cospeles aumentó en un 77 por ciento, y en la línea D con

Por Pedro C. Sonderéguer *

La hora del sur

Una cierta percepción de Buenos Aires (sin duda ya olvidada) ubicó, durante mucho tiempo, el sur de la ciudad hacia Adrogué, Mármol, Turdera, un área vecina al campo, pero todavía urbana, que de alguna manera era el par –más sencillo y más criollo– de Belgrano: más dotada de viejas casas de una planta, mirador, galería y menos palacetes de techos de pizarra, balaustradas, mansardas (para no mencionar otras glorias). Lo que aquí importa es el singular territorio que esa imagen reconocía y, de alguna manera, mantenía vivo: una ciudad que se extendía, parejamente, sobre las dos orillas del Riachuelo, conservaba una memoria de caminos de tierras altas (de *Las delicias* al *Ditzie*) y reconocía los mismos elementos de su forma urbana –quintas, molinos de viento en jardines rodeados de altos paredones, caballerizas–.

Una ciudad que ignoraba el cisma del '80, situaba su centro en el antiguo núcleo funcional y su eje en el Riachuelo. Imagen que se sostiene hoy, inesperadamente, por una acumulación de hechos relativamente recientes más que por la verosimilitud de una memoria parcial y quizás discutible. Si hoy es posible referirse a la unidad del territorio urbano de la cuenca del Riachuelo-Matanza es, sobre todo, por la renovada vitalidad del área.

Se afianzan en estos días las instituciones de alcance y sentido metropolitano (Comité de Cuenca, Ceamse, Corporación del Sur), se consolida un arco de universidades nacionales en el primer anillo suburbano (Quilmes, Lanús, La Matanza), crece la actividad portuaria en la desembocadura del Riachuelo y, al calor de un creciente interés por las condiciones del lugar (extensas áreas vacantes, infraestructura de transporte subutilizada, grandes equipamientos urbanos de alcance regional, bajo costo de la tierra), se multiplican los estudios, proyectos y emprendimientos sobre el territorio. Un encuentro interdisciplinario desarrollado a comienzos de mes en la Universidad Nacional de Lanús (Jornadas de Desarrollo Sustentable de la Cuenca del Riachuelo-Matanza, ver **m²** del 14/10/2000) elaboró las siguientes conclusiones:

◆ Se concibe la Cuenca del Riachuelo-Matanza como eje vertebrador de gran potencialidad para el Area Metropolitana de Buenos Aires, una oportunidad de desarrollo social, económico y ecológico capaz de recuperar las potencialidades del conurbano sur.

◆ Esta oportunidad tiene en un posible corredor intermodal de transporte y movilidad (Dock-Sud/Aeropuerto de Ezeiza) una meta central para su rol regional.

◆ Para aprovechar esta oportunidad debe concebirse un Proyecto Integral de Desarrollo. En la línea de un modelo integral de sustentabilidad social y ambiental, debe enfatizarse la unidad de cuenca, en toda su extensión territorial y temática, superando las gestiones jurisdiccionales parciales o fragmentarias.

◆ El manejo integral de esta cuenca requiere de una decisión política que garantice su continuidad, y promueva un tejido amplio de participación del sector privado, las entidades intermedias e instituciones del conocimiento.

◆ Un programa de desarrollo productivo basado en conceptos innovadores de "asociatividad" y creación de "cadenas de valor", fortaleciendo a las pymes, debe basarse en experiencias locales, impulsando políticas de capacitación al sector empresario, en la línea de experiencias como las desarrolladas por el IDEB (Instituto de Desarrollo Empresario Bonaerense).

Si hoy se perciben las consecuencias jurisdiccionales de la federalización de Buenos Aires como resultados no deseados de enorme impacto (en el régimen de propiedad, en el sistema económico, en la gobernabilidad urbana), puede decirse que la fuerza del sustento territorial y el peso histórico de la ciudad heredada se hacen sentir en la unidad de hecho de la cuenca, más allá de las divisiones jurisdiccionales. En estos mismos días, como en un eco de aquella antigua unidad, los diarios anunciaron el remate de uno de los últimos cascos de estancia construidos a fines del XIX: el "castillo" de la estancia San Carlos, de la familia Guerrero, sobre la Ruta 210 hacia el sur, a menos de una hora (en auto) de la iglesia de Santa Felicitas.

** Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

PROYECTO DE VENTILACION Y AMPLIACION DE LA RED DE SUBTERRANEOS

Las obras del subsuelo

La extensión de la red de subtes genera expectativas en los barrios que se integrarán, de esa forma, al resto de la ciudad. Pero no sólo por la valorización inmobiliaria, sino también por la actividad que dinamiza a su alrededor. Por otra parte, las obras de ampliación y ventilación constituyen hoy casi la excepción a la ausencia de obras públicas.

Por Liliana Sánchez

Después de décadas de desinversión en el transporte subterráneo de Buenos Aires están próximas a iniciarse las obras correspondientes al túnel de la sexta línea de subtes, denominada H, que unirá Pompeya con Retiro. Contar con una estación de subte cerca siempre fue un estímulo para los negocios inmobiliarios, y más aún cuando se trata de barrios alejados del centro. Por su parte el subte, como integrante del sistema de transporte urbano, ofrece ventajas comparativas por ser un medio rápido, seguro y menos contaminante para desplazarse dentro de la ciudad. Además tiene un efecto multiplicador importante, porque genera otros negocios y actividades a su alrededor.

El trazado de la línea H recorrerá 11 km y se resolvió construirla por etapas, empezando por el tramo sur que unirá Once con Parque Patricios y que incluirá seis estaciones, la última de las cuales se llamará probablemente Hospitales, porque estará ubicada en las proximidades del Hospital Churruca. Las obras fueron adjudicadas, a través de licitación pública, al grupo Dycasa Argentina y Dragados Españoles, quienes a partir de enero próximo (cuando estiman que comenzarán los trabajos) tienen un plazo de 40 meses para terminarlas.

Ya está en marcha la ampliación de la línea B (Leandro N. Alem-Federico Lacroze), para llegar hasta Villa Urquiza y totalizar así 4 km más. También se prevé la prolongación de la línea E (Plaza de los VirreyesBolívar), que en un recorrido de 2 km y 3 estaciones comunicará la Plaza de Mayo con Retiro, y así descongestionará el actual tránsito que por ahora se concentra en la línea C (Constitución-Retiro).

La que ha quedado postergada, al menos en cuanto a sus perspectivas de expansión, es la línea A, que sigue cubriendo el trayecto Primera JuntaPlaza de Mayo. Y estará así, sin proyectos para alargar su recorrido, por tres años más. "La posibilidad de ampliarla hasta Flores es un proyecto histórico de Subterráneos, pero no se puede en estas condiciones; es necesario modernizar la flota, la energía eléctrica, las señales, las vías", dice el Ing. Alejandro Nazar Anchorena, presidente de Subterráneos de Buenos Aires.

Esta fue precisamente la línea pionera que comenzó a circular en 1913, inaugurando el sistema de subtes no sólo en Buenos Aires, sino también en Latinoamérica. Por esas idas y vueltas burocráticas y organizativas, éste es el único subte que quedó en la órbita de la Nación, y hoy es la Administración Nacional la que está a cargo de las tareas de mantenimiento y renovación. No obstante, se intentará revertir esta situación el año próximo para que pase a depender del Gobierno de la Ciudad, como el resto de las líneas.



Parte de los equipos de ventilación a instalar (abajo). Espacio para la colocación de equipo de inyección (arriba).

> **Aire:** *La instalación de los ventiladores demandará, aproximadamente, dos meses. La temperatura se reducirá en 7 grados centígrados en relación con el exterior.*

Más obras para más pasajeros

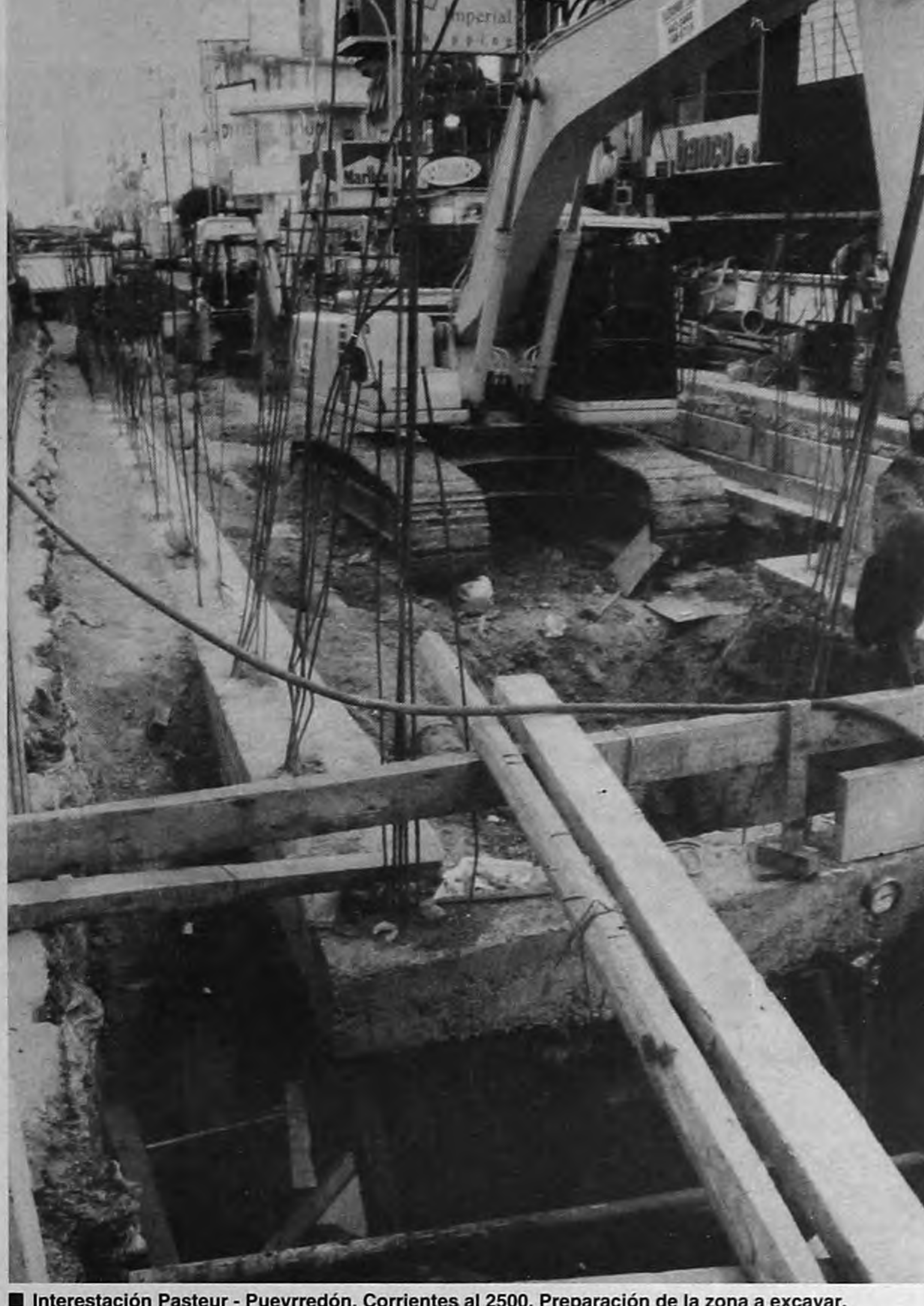
La respuesta del público usuario ante el avance del subte ha sido muy favorable. Entre 1993 y 1998 la venta de cospeles aumentó en un 77 por ciento, y en la línea D con la incorporación de las últimas cuatro estaciones viajan 160.000 pasajeros más por día. Metrovías, el concesionario privado que explota el servicio de los subtes, tiene a su cargo los trabajos de mantenimiento y renovación de la red. Una de estas obras, puesta en marcha este año, es la instalación de un sistema de ventilación forzada.

Este plan responde a la necesidad de reducir las altas temperaturas que se registran en el interior de los subtes. Y consiste en "la inyección y extracción de aire a nivel de los andenes y vestíbulo, y de la extracción desde el túnel entre estaciones (interestaciones)", explican en la Gerencia de Relaciones Institucionales de Metrovías. El proyecto prevé ventilar 52 estaciones en cuatro años, pero ya en diciembre próximo estarán habilitados los sistemas de ventilación de las estaciones Pasteur (Línea B) y Tribunales (Línea D). En ambas ya se concluyeron las obras civiles, es decir la construcción de las cavidades subterráneas donde irán alojados los equipos de ventilación, y ahora falta instalar los ventiladores lo que demandará, aproximadamente, dos meses. Luego la temperatura se reducirá en 7 grados centígrados en relación con el exterior.

La finalidad esencial del operador Metrovías "es reducir los costos operativos y dentro de esas necesidades existían un montón de pequeñas obras que hacían al confort, pero lo que no tenía previsto era la ampliación de la red", aclara Nazar Anchorena. Y concluye en que no se le puede pedir a un concesionario que explotará la actividad durante 15 o 20 años que haga la obra civil, un túnel, la infraestructura que tendrá una utilidad de 100 años y que para la ciudad significa una inversión.

Trenes ruidosos

Los resultados obtenidos a partir de un estudio técnico, que incluyó mediciones y verificaciones, concluyó en que "el nivel de ruido en el subte de la línea D (entre Carranza y Congreso de Tucumán) y en la C (entre Diagonal Norte y Constitución) es superior a lo humanamente tolerable, por lo cual está provocando contaminación sonora", afirma el Dr. Eduardo Szpleski, de Consumidores Activos. Consideran como una probabilidad que el ruido se origine en el tipo de materiales utilizados precisamente en esos tramos, ya que mientras en otros puntos de la red los durmientes son de madera, aquí son de cemento. Entonces el ruido que produce el tren cuando se desplaza sobre los rieles rebota sobre el bloque de cemento, y éste lo amplifica en vez de reducirlo o absorberlo.



Interestación Pasteur - Pueyrredón, Corrientes al 2500. Preparación de la zona a excavar.







A RED DE SUBTERRANEOS

subsuelo





ón a instalar (abajo). Espacio ección (arriba).

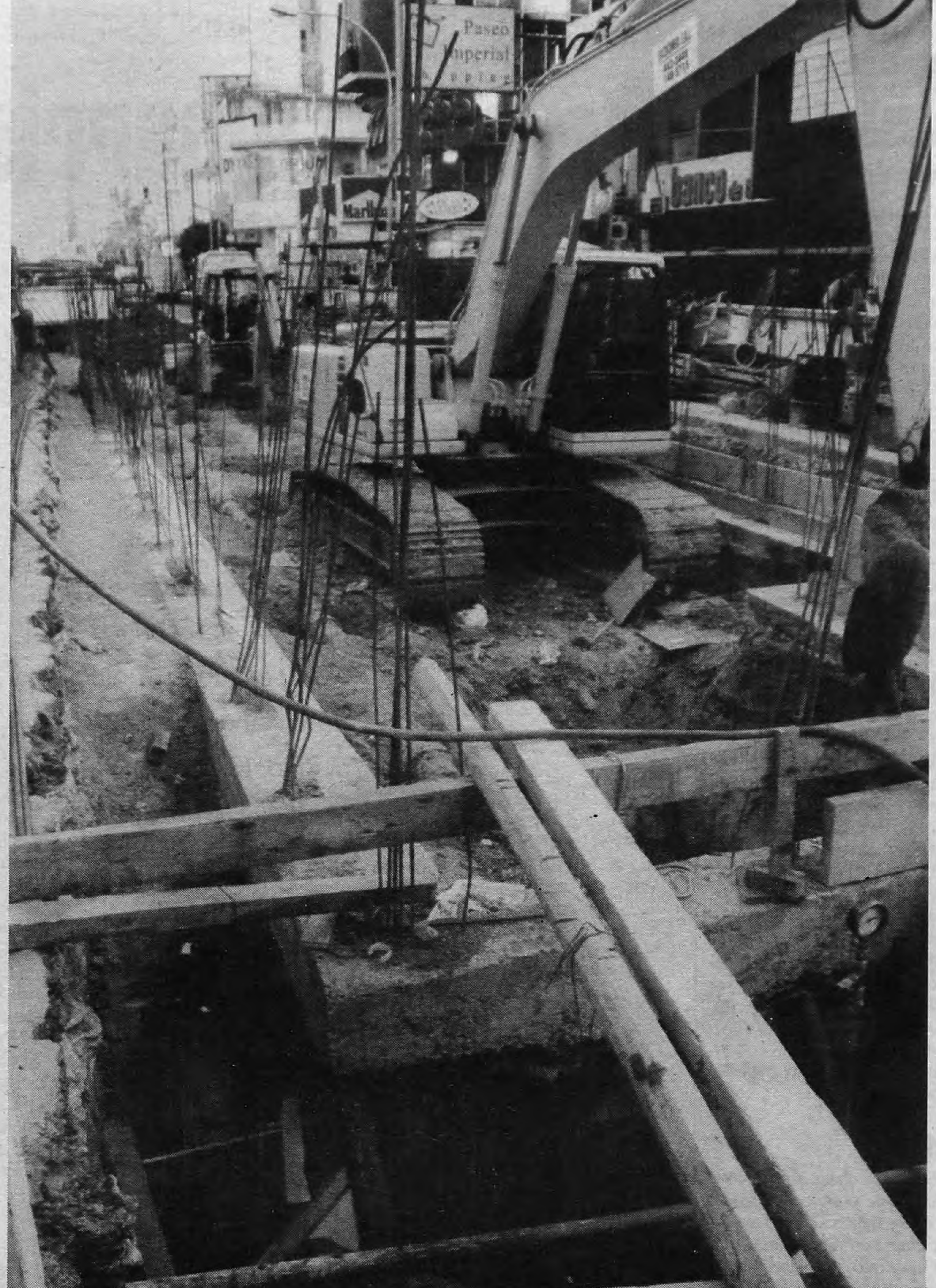
a incorporación de las últimas cuatro estaciones viajan 160.000 pasajeros más por día. Metrovías, el concesionario privado que explota el servicio de los subtes, tiene a su cargo los trabajos de mantenimiento y renovación de la red. Una de estas obras, puesta en marcha este año, es la instalación de un sistema de ventilación forzada.

Este plan responde a la necesidad de reducir las altas temperaturas que se registran en el interior de los subtes. Y consiste en "la inyección y extracción de aire a nivel de los andenes y vestíbulo, y de la extracción desde el túnel entre estaciones (interestaciones)", explican en la Gerencia de Relaciones Institucionales de Metrovías. El proyecto prevé ventilar 52 estaciones en cuatro años, pero ya en diciembre próximo estarán habilitados los sistemas de ventilación de las estaciones Pasteur (Línea B) y Tribunales (Línea D). En ambas ya se concluyeron las obras civiles, es decir la construcción de las cavidades subterráneas donde irán alojados los equipos de ventilación, y ahora falta instalar los ventiladores lo que demandará, aproximadamente, dos meses. Luego la temperatura se reducirá en 7 grados centígrados en relación con el exterior.

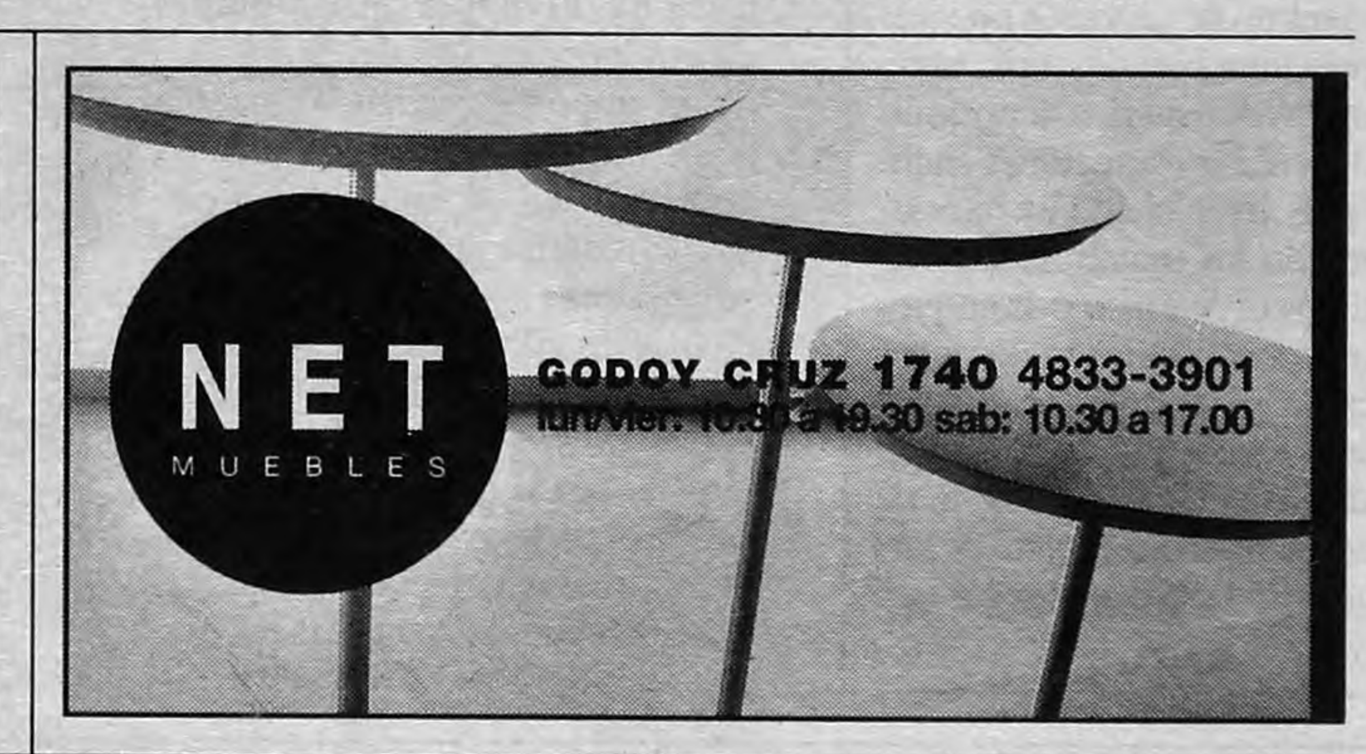
La finalidad esencial del operador Metrovías "es reducir los costos operativos y dentro de esas necesidades existían un montón de pequeñas obras que hacían al confort, pero lo que no tenía previsto era la ampliación de la red", aclara Nazar Anchorena. Y concluye en que no se le puede pedir a un concesionario que explotará la actividad durante 15 o 20 años que haga la obra civil, un túnel, la infraestructura que tendrá una utilidad de 100 años y que para la ciudad significa una inversión.

Trenes ruidosos

Los resultados obtenidos a partir de un estudio técnico, que incluyó mediciones y verificaciones, concluyó en que "el nivel de ruido en el subte de la línea D (entre Carranza y Congreso de Tucumán) y en la C (entre Diagonal Norte y Constitución) es superior a lo humanamente tolerable, por lo cual está provocando contaminación sonora", afirma el Dr. Eduardo Szpleski, de Consumidores Activos. Consideran como una probabilidad que el ruido se origine en el tipo de materiales utilizados precisamente en esos tramos, ya que mientras en otros puntos de la red los durmientes son de madera, aquí son de cemento. Entonces el ruido que produce el tren cuando se desplaza sobre los rieles rebota sobre el bloque de cemento, y éste lo amplifica en vez de reducirlo o absorberlo.



■ Interestación Pasteur - Pueyrredón, Corrientes al 2500. Preparación de la zona a excavar.





CAL Y ARENA

Premio

La II Bienal Iberoamericana de Arquitectura e Ingeniería realizada en México DF otorgó el Primer Premio de Publicaciones realizadas en los últimos cinco años en el mundo de habla hispana, al libro *Buenos Aires 1910: Memoria del Porvenir*. El libro muestra fragmentos de la vida cotidiana y reúne 260 imágenes y una selección de textos de reconocidos especialistas e historiadores. Editado por la arquitecta Margarita Gutman, este libro ha sido publicado por el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires –Consejo del Plan Urbano Ambiental-, la Facultad de Arquitectura de la UBA y el Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo.

Encuentro

Desde el Taller de Urbanismo, Ambiente y Desarrollo Sustentable del Distrito III del Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires, se está organizando el Primer Encuentro Regional sobre Conflictos Ambientales, Calidad de Vida y Desarrollo Sustentable: La Industria y el Ambiente, a realizarse el 3 y el 4 de noviembre en dependencias de la Universidad de La Matanza. El objetivo es generar un espacio de conocimiento, intercambio y compromiso que permita poner la dimensión ambiental en interacción con las estrategias y las decisiones de desarrollo urbano.

Sitio

Todopropiedades, siguiendo la estrategia de posicionarse como uno de los mejores referentes para las empresas inmobiliarias en la web, concretó su relanzamiento con innovadores servicios. Todopropiedades.com es el primer portal argentino de servicios on y off line para inmobiliarias, brindando además a los usuarios la posibilidad de realizar operaciones en todo el país, relacionándose directamente con las inmobiliarias más prestigiosas. Asimismo, la empresa ha concretado una serie de alianzas estratégicas con Latinstocks, Seguros Direct y *Diario Tiempo Sur* de Santa Cruz, con el fin de ofrecer un marco completo de servicios, como créditos y seguros.

EDUARDO JOZAMI, SUBSECRETARIO DE VIVIENDA DE LA CIUDAD

De villas a barrios populares

m² Por Omar López

De 3 millones de personas que habitan la ciudad, quinientas mil viven en emergencia habitacional, en villas, inquilinatos y mal llamados hoteles y pensiones. Asignatura pendiente que busca rendir el subsecretario de Vivienda de la ciudad, Eduardo Jozami. Un proyecto que tendrá aliados y enemigos.

Tener techo propio es uno de los tantos sueños postergados en este país. En la ciudad de Buenos Aires el 15 por ciento de las 3 millones de personas viven en emergencia habitacional. En las denominadas "villas miserias" se concentran cien mil, y una cifra similar se hacina en inquilinatos de mala muerte o en casas tomadas. Se concentran en la zona sur de la ciudad. El subsecretario de Vivienda del Gobierno porteño, Eduardo Jozami, adelantó a **m²** los planes de acción que apuestan a resolver un mal estructural, que sin duda encolumnará simpatías y detractores. "Transformaremos las villas en barrios populares y será prioridad en el Presupuesto 2001 con una inversión de 400 millones de pesos", define Jozami.

–¿Qué papel imagina deberá asignarse al Banco de la Ciudad de Buenos Aires?

–Los bancos privados tienen tasas de interés muy altas y es difícil que los bancos presten para la construcción en las villas. Creo que el Banco Ciudad debe jugar un papel importante. En materia de vivienda hay un sector que todavía no llega a ser cliente, y estamos pensando con las autoridades del Ciudad alguna operatoria para llegar a esos sectores que no están en condiciones de pagar un anticipo para adquirir una vivienda y con lo que gastan en alquiler pueden costear la cuota de un departamento. Hay que buscar el modo para que el Ciudad se dirija a estos sectores que hoy están al margen de las operatorias bancarias. El sector financiero sigue poniendo un cepo para políticas más generosas de inversión.

–¿Cómo participa la Subsecretaría de Vivienda en los planes de la Corporación del Sur?

–El tema de la vivienda es un capítulo importante: buena parte de la población del sur está en condiciones deficitarias y también el progreso de la zona supone la transformación de las villas en barrios y deben respetarse los derechos de todos los ciudadanos a tener una vivienda digna. Pienso que la Corporación del Sur puede ayudar a desarrollar inversiones rentables como una forma de obtener los recursos necesarios. Nosotros tenemos que pensar al menos en 20 mil viviendas para las villas. No me preocuparían tanto las metas cuantitativas sino poner en marcha una dinámica.

–Hablamos de las villas, pero, ¿qué sucede con el resto de los ciudadanos que viven hacinados en los hoteles, pensiones e inquilinatos?

–Ahora no se puede dar respuestas a esas 400 mil personas; no hay recursos para todos. Hoy la ciudad gasta mucha plata sin una solución habitacional, porque amontonar gente en hoteles no es darle ninguna solución. Cuatro, cinco y seis personas viven en una habitación y la ciudad paga por cada una 5 pesos diarios, y hablamos de 600 pesos mensuales, con lo que se puede alquilar un gran departamento. La ciudad invierte en este sector 8 millones de pesos anuales, y es por eso que ahora discutimos con la Secretaría de Acción Social un convenio para convertir ese dinero en créditos para la vivienda. Buscamos así soluciones parecidas a las realizadas en la Boca con el reciclado de los conventillos.

–Hay muchísimas viviendas que sus propietarios mantienen cerradas y no quieren alquilarlas. ¿Qué piensa de ello?

–Yo tengo algunas ideas, pero lo cierto es que la Comisión de la Vivienda no puede actuar con las casas o departamentos privados. La Legislatura de la ciudad tendrá que dictar alguna norma en este sentido. Sería bueno que de algún modo se penalizara la tenencia de departamentos desocupados.

–Que una villa se transforme en barrio no debe ser tarea fácil, sobre todo cuando el dinero de las obras llega en cuentagotas.

–No sólo es un tema de presupuesto, también hay que buscar acuerdos con los vecinos como es el caso de los de la villa del Bajo Flores. Allí, la Comisión Municipal de la Vivienda construyó 500 viviendas que será nadjudicadas en poco tiempo. Ahora el problema es a cuál de las 6 mil familias le toca. ¿Cómo convencer a la familia que no le toca? Además, ¿cómo abrir las calles para que entren vehículos y la villa se transforme en un barrio abierto? Por otra parte, mucha gente está sin trabajo y no puede pagar la vivienda, aunque los valores de las cuotas sean bajos. Pasaron muchos meses y muchas reuniones con los delegados de las villas hasta alcanzar cierto consenso.

–No se trata de poner ladrillos, también de políticas sociales.

–Si no hay políticas de seguimiento, no sirve. Hay mucha gente de nuestra ciudad que vive en las torres de Lugano, Soldati, de los barrios De la Fuente, Samoré o Copello, construidos en los años '60 y después no hubo políticas de seguimiento. El resultado es: consorcios que no funcionan, ascensores rotos, servicios que se prestan en malas condiciones, y hay que revertir esto porque la gente paga cuotas totalmente desfasadas en función del deterioro de los edificios y la situación social de sus ocupantes.

–¿Se puede proyectar viviendas populares con los costos elevados que hay en la construcción?

–Queremos bajar los costos notablemente, pero igual no alcanza y la solución tiene que venir con una formulación de esquemas de créditos inmobiliarios. No se puede mantener esta política que obliga a pagar anticipos tan elevados y con tasas de interés tan altas. Además, la banca pública tendrá que decidirse a políticas de fomento.

